

Einparkhilfe

Die Erfindung betrifft eine Einparkhilfe für ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) und einem Lenkmomenten-Regelungsmodul, mittels welchem dem Lenkrad ein Lenkmoment aufprägbar ist.

Die Erfindung betrifft ebenso ein Lenkmomenten-Regelungsmodul für ein Fahrzeug mit einer Lenkung.

Die Erfindung betrifft auch ein Verfahren zur Fahrer-Lenkunterstützung.

Die Erfindung betrifft auch ein Fahrererkennungsmodul für ein Fahrzeug.

Die Erfindung betrifft darüber hinaus ein Längsdynamiksteuermodul für ein Fahrzeug.

Die Erfindung betrifft ebenso ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) und einem Lenkmomenten-Regelungsmodul und mit einer Einparkhilfe.

Heutige Einparkhilfen weisen den Fahrer mit optischen oder akustischen Mitteln auf die Größe des verbleibenden Parkraumes hin oder geben visuelle und/oder Audio-Handlungsanweisungen zum Einfahren in die Parklücke. Die dafür erforderlichen Anzeigemittel müssen oft zusätzlich eingebaut werden und bieten nur einen begrenzten Komfortgewinn.

BEST AVAILABLE COPY

Vollautomatische Verfahren bergen die Gefahr, dass der Fahrer sich aus der Verantwortung genommen fühlt. Bei einem Systemversagen kann dies zu einem Unfall führen.

Aufgabe der Erfindung ist es, eine Einparkhilfe zu schaffen, die den Fahrer unterstützt und die gleichzeitig sicherstellt, dass der Fahrer das Fahrzeug kontrolliert und somit die Verantwortung für den Einparkvorgang behält.

Die Aufgabe wird durch die Merkmale der unabhängigen Patentansprüche gelöst.

Bevorzugte Ausgestaltungen sind in den Unteransprüchen angegeben.

Die Aufgabe wird durch eine Einparkhilfe für ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) und einem Lenkmomenten-Regelungsmodul, mittels welchem dem Lenkrad ein Lenkmoment aufprägbare ist, gelöst, die dadurch gekennzeichnet ist, dass die Einparkhilfe mit dem Lenkmomenten-Regelungsmodul zusammenwirkt und ein zusätzliches Lenkmoment auf das Lenkrad aufgebracht wird, mittels dem der Fahrer des Fahrzeugs bei einem Einparkvorgang unterstützt wird.

Die Einparkhilfe gibt dem Fahrer im Sinne der Erfindung Handlungsanweisungen zum Lenken durch ein zusätzliches Lenkmoment. Durch diese haptische Rückmeldung wird der Fahrer auf eine für ihn komfortable Weise beim Einparken unterstützt.

Wenn der Fahrer den Handlungsanweisungen zum Lenken folgt, d.h. die entsprechenden Lenkhinweise durch das zusätzliche

Lenkmoment richtig umgesetzt, bleibt sichergestellt, dass er mit dem Lenkvorgang bewusst übereinstimmt.

Daraus ergibt sich als ein Vorteil der Erfindung, dass das Fahrzeug im Grundsatz nicht entgegen den Fahrerwillen gelenkt werden kann. Der Fahrer fühlt sich auch weiter in der Verantwortung und wird daher das Fahrzeug entsprechend seinem Wunsch führen.

Nach der Erfindung ist es vorgesehen, dass das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment mindestens einen künstlichen Lenkansschlag, vorzugsweise ein oder zwei Lenkansschläge, generiert.

Der Begriff "künstlicher Lenkansschlag" bedeutet hier, dass ab einer bestimmten Stellung des Lenkrads ein stark ansteigendes Lenkmoment aufgebracht wird, so dass der Fahrer einen relativ starken Widerstand, ein "Gegenmoment" spürt, wenn er in das Lenkrad weiter in diese Richtung dreht.

So wird ihm angezeigt, dass er das Lenkrad nicht weiter in diese Richtung drehen soll.

Erfindungsgemäß ist es vorgesehen, dass der Fahrer durch das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment bei seiner Lenktätigkeit bei dem Einparkvorgang geführt wird.

Dass bedeutet, dem Fahrer wird durch eine kontinuierliche Veränderung des zusätzlich aufgebrachten Lenkmoments während des Einparkvorgangs kontinuierlich angezeigt, ab welchem Punkt, d.h. ab welcher bestimmten Lenkradstellung, er das Lenkrad nicht weiter in eine bestimmte Richtung drehen sollte, wenn der Fahrer nicht "richtig" lenkt. Folgt

der Fahrer den Handlungsanweisungen zum Lenken, dann spürt er keinen erhöhten Widerstand bei seiner Lenktätigkeit. Er kann so sein Fahrzeug sicher und bewusst selbst einparken.

Betätigt der Fahrer das Lenkrad selbständig in der Weise, dass der Einparkvorgang optimal erfolgt, d. h. lenkt er von selbst "richtig", so ändert sich das aufgebrachte Moment nicht.

In einer Ausführungsform ist es vorgesehen, dass in Abhängigkeit von einer vom Fahrer aufgebrachten Lenkleistung oder einer davon abhängigen Größe eine Begrenzung des auf das Lenkrad aufgebrachten Lenkmoments (Lenkunterstützungsmoments) erfolgt.

Die Aufgabe wird auch durch eine Einparkhilfe für ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) gelöst, die dadurch gekennzeichnet ist, dass die Einparkhilfe Mittel zur Aufprägung zumindest eines Lenkanschlags, vorzugsweise von einem oder zwei Lenkansschlägen, aufweist, mittels denen der Fahrer bei seiner Lenktätigkeit bei dem Einparkvorgang geführt wird.

Die Aufgabe wird auch durch ein Lenkmomenten-Regelungsmodul für ein Fahrzeug mit einer Lenkung, insbesondere für eine Einparkhilfe nach der Erfindung, gelöst, bei dem lenkwinkelabhängig aufgebrachte Änderungen von Rückstellmomenten der Lenkung ermittelt werden, und bei dem unter Berücksichtigung der Änderungen der Rückstellmomente ein zusätzliches Lenkmoment auf das Lenkrad aufgebracht wird, mittels dem der Fahrer des Fahrzeugs bei einem Einparkvorgang unterstützt wird.

Nach der Erfindung ist es bei dem Lenkmomenten-Regelungsmodul vorgesehen, dass das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment mindestens einen künstlichen Lenkansschlag, vorzugsweise ein oder zwei Lenkansschläge, generiert. Durch das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment und den künstlichen Lenkansschlag wird der Fahrer bei seiner Lenktätigkeit bei dem Einparkvorgang geführt.

In einer Ausführungsform ist es bei dem Lenkmomenten-Regelungsmodul vorgesehen, dass das auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment (Lenkunterstützungsmoment) in Abhängigkeit von einer vom Fahrer aufgebrachten Lenkleistung oder einer davon abhängigen Größe variabel einstellbar ist.

Nach der Erfindung ist es bei dem Lenkmomenten-Regelungsmodul vorgesehen, dass bei einer schnelleren Lenkradbetätigung oder einer davon abhängigen Größe, d.h. einer größeren Lenkraddrehgeschwindigkeit, das Lenkunterstützungsmoment reduziert wird.

Die Aufgabe wird auch durch ein Verfahren zur Fahrer-Lenkunterstützung, insbesondere für eine Einparkhilfe oder ein Lenkmomenten-Regelungsmodul für ein Fahrzeug nach der Erfindung, gelöst, das dadurch gekennzeichnet ist, dass das Verfahren einen Fahrer des Fahrzeugs bei einem Einparkvorgang unterstützt, mittels eines auf das Lenkrad aufgebrachten Lenkmoments, wobei der Fahrer durch einen künstlichen Lenkansschlag geführt wird, und dass in Abhängigkeit von der vom Fahrer aufgebrachten Lenkleistung oder einer davon abhängigen Größe das auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment (Lenkunterstützungsmoment) begrenzt wird.

Die Aufgabe wird auch durch ein Fahrererkennungsmodul für ein Fahrzeug, insbesondere für eine Einparkhilfe oder ein Lenkmomenten-Regelungsmodul oder ein Verfahren zur Fahrer-Lenkunterstützung nach der Erfindung, gelöst, bei dem ein Fahrer des Fahrzeugs durch ein gemessenes Lenkmoment gegen mindestens einen künstlichen Lenkansschlag, vorzugsweise ein oder zwei Lenkansschläge, identifiziert wird, der mittels eines zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrauchten Lenkmoments generiert wird.

Erfindungsgemäß ist bei dem Fahrererkennungsmodul vorgesehen, dass der Fahrer durch einen gemessenen Lenkwinkel innerhalb eines ansteigenden Lenkmoments des künstlichen Lenkansschlags identifiziert wird.

Bei dem Fahrererkennungsmodul ist es nach der Erfindung vorgesehen, dass eine für einen Lenkmomentenaktuator, insbesondere einen Elektromotor, benötigte Leistung ermittelt wird, und dass ein Fahrerlenkmoment auf Grundlage der benötigten Leistung des Lenkmomentenaktuators ermittelt wird.

Die Aufgabe wird auch durch ein Längsdynamiksteuermodul für ein Fahrzeug, insbesondere für eine Einparkhilfe oder ein Lenkmomenten-Regelungsmodul nach der Erfindung, gelöst, bei dem bei einem Einfahren in eine Parklücke die Geschwindigkeit des Fahrzeugs in Abhängigkeit von einer Stellung eines Gaspedals durch automatische Bremsengriffe kontrolliert wird.

Nach der Erfindung ist es bei dem Längsdynamiksteuermodul vorgesehen, dass bei dem Einfahren in die Parklücke die Geschwindigkeit des Fahrzeugs in Abhängigkeit von einer

Stellung eines Bremspedals durch zusätzliche Eingriffe in ein Motormoment eines Antriebsmotors des Fahrzeugs kontrolliert wird.

Bei dem Längsdynamiksteuermodul ist es erfindungsgemäß vorgesehen, dass bei dem Einfahren in die Parklücke die Geschwindigkeit in Abhängigkeit von einer Stellung eines Bremspedals durch zusätzliche Eingriffe in ein Motormoment eines Antriebsmotors des Fahrzeugs und einen automatischen Gangwechsel eines Fahrzeuggetriebes kontrolliert wird.

Nach der Erfindung ist es bei dem Längsdynamiksteuermodul vorgesehen, dass das Ende einer Parklücke ermittelt wird, und dass bei einem Erreichen oder kurz vor dem Erreichen des Endes der Parklücke das Fahrzeug automatisch abgebremst wird.

Die Aufgabe wird auch durch ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) und einem Lenkmomenten-Regelungsmodul und mit einer Einparkhilfe gelöst, der ein Lenkmomenten-Regelungsmodul, ein Fahrererkennungsmodule und ein Längsdynamiksteuermodul nach der Erfindung zugeordnet ist.

Die Erfindung wird anhand von drei Abbildungen (Fig. 1 bis Fig. 3) im folgenden beispielhaft näher erläutert.

Die Fig. 1 zeigt ein Flussdiagramm der einzelnen Module für die Einparkhilfe und deren Zusammenwirken.

In der Fig. 2 ist das Aufbringen des zusätzlichen Lenkmoments schematisch dargestellt.

In der Fig. 3 ist eine Begrenzung des auf das Lenkrad aufgebrauchten Lenkmoments (Lenkunterstützungsmoments) schematisch dargestellt.

Die in Fig. 1 dargestellte Einparkhilfe weist ein Fahrererkennungsmodul (1) auf, das in Abhängigkeit eines gemessenen, vom Fahrer aufgebrauchten Lenkmomentes (2) ein Längsdynamiksteuermodul (3) ansteuert (4).

Die Einparkhilfe weist auch ein Modul (5) zur Bestimmung der Fahrzeugposition auf. Die Fahrzeugposition wird nach Maßgabe eines ermittelten Lenkwinkels (6), von Parklückenkoordinaten (7) und von ermittelten Raddrehzahlen (8) bestimmt. Die Fahrzeugposition relativ zu der Parklücke wird einem Lenkwinkelsteuerungsmodul (9) zur Verfügung gestellt (10).

Das Lenkwinkelsteuerungsmodul (9) erzeugt einen Soll-Lenkwinkel als Ausgangssignal (11) und übergibt diesen gewünschten Lenkwinkel ein Lenkmomenten-Regelungsmodul (12), das in Abhängigkeit dieses gewünschten (11) und des gemessenen Lenkwinkels (6) ein zusätzliches Lenkmoment, ein Lenkunterstützungsmoment (13), regelt.

Die Fahrzeugposition relativ zur Parklücke (10) wird auch dem Längsdynamiksteuermodul (3) zugeführt (14). Das Längsdynamiksteuermodul (3) steuert die Längsdynamik mittels eines Bremseingriffs (15) und/oder eines Motormomenteneingriffs (16). Als weitere Eingangsgrößen wird dem Längsdynamiksteuermodul (3) eine Beschleunigungsanforderung bzw. eine Verzögerungsanforderung zugeführt (17), welche z.B. auf Grundlage des Gaspedalwegs und des Bremspedalwegs ermittelt werden.

Für die Erfindung ist es wesentlich, dass dem Fahrer während des Einparkvorgangs durch eine geeignete Momentenaufschaltung im Lenkmomenten-Regelungsmodul (12) ein künstlicher Lenkansschlag generiert wird. Dieser hilft ihm, den im Lenkwinkelsteuerungsmodul (9) berechneten richtigen Lenkwinkel vorzugeben. Abhängig von dem vom Fahrer aufgebrachten Moment wird in dem Fahrererkennungsmodul (1) überprüft, ob der Fahrer den Parkvorgang kontrolliert.

Parallel dazu wird der Fahrer durch das Längsdynamiksteuermodul (3) bei der Kontrolle der Fahrzeuggeschwindigkeit unterstützt. Es werden hier durch automatische Bremseingriffe (15) in Abhängigkeit von der Fahrererkennung (4) und der im Positionsbestimmungsmodul (5) errechneten Fahrzeugposition relativ zu den Parklückenkoordinaten (14) Kollisionen mit den an die Parklücke angrenzenden Fahrzeugen verhindert.

Dazu ist nach der Erfindung eine Lenkung vorhanden, auf die extern ein zusätzliches Lenkmoment (Zusatzlenkmoment) überlagert, das bedeutet addiert bzw. subtrahiert, werden kann. Vorteilhaft weist das Fahrzeug ein elektronisches Bremssystem auf, welches externe Bremsdruckvorgaben einstellen kann, sowie ein Motormanagement, dass Eingriffe in das Motormoment von außen erlaubt.

Fig. 2 zeigt das Aufbringen des zusätzlichen Lenkmoments durch bei der Lenkmomentenregelung durch das Lenkmomenten-Regelungsmodul (12), wobei das Lenkmoment M gegen den Lenkwinkel ϕ (19) aufgetragen ist.

Bei der Lenkmomentenregelung wird in Abhängigkeit des gemessenen Lenkwinkels (6) Φ_{ist} ein virtueller Lenkanschlag (20) generiert, der während des Einparkvorgangs abhängig von dem Soll-Lenkwinkel Φ_{Soll} so verschoben wird, dass sich das Fahrzeug auf einer Trajektorie (Bahnverlauf der Fahrzeugbewegung) in eine Parklücke bewegt, falls der Fahrer die Lenkung kontinuierlich gegen den Lenkanschlag hält und ihm folgt.

Es ist vorgesehen, den Fahrer beim Einparken auf verschiedene alternative Strategien zu unterstützen:

Entweder wird der Fahrer bei einer ersten Strategie vom Lenkmoment "eingefangen" und automatisch in die Parklücke geleitet. Dazu wird der künstliche Lenkanschlag beim Rechtsparken linksseitig und beim Linksparken rechtsseitig aufgebracht.

Bei einer zweiten, alternativen Strategie wird der Fahrer angehalten, entgegen dem Lenkwiderstand das Fahrzeug in die Parklücke einzuparken. Dann wird der künstliche Lenkanschlag beim Rechtsparken rechtsseitig und beim Linksparken linksseitig aufgebracht werden.

Ebenfalls vorgesehen ist eine weitere Strategie, bei der ein beidseitiger Lenkanschlag erfolgt. Diese Kombination erleichtert dem Fahrer das Gegenlenken während des Parkvorgangs.

Die Steuerung des Lenkanschlags erfolgt durch das Lenkwinkelsteuerungsmodul (9). Es berechnet in Abhängigkeit von der Parklückeninformation und der Fahrzeug-Position (10) eine Trajektorie zum Einfahren in die Parklücke. In Abhängigkeit von dieser berechneten Trajektorie und der

sich ändernden Fahrzeug-Position (10) berechnet es außerdem einen Lenkwinkel (11).

Die Fahrzeug-Position wird dazu im Positionsbestimmungsmodul (5) während des Einparkvorgangs kontinuierlich, relativ zu den gemessenen Parklückenkoordinaten (7) berechnet. Eingangsgrößen hierbei sind Lenkwinkel (6), Raddrehzahlen (8) und optional Informationen der Abstandssensorik (7).

Um zu kontrollieren, ob der Fahrer das Lenkrad am künstlichen Lenkanschlag hält, wird das vom Fahrer aufgebrachte Lenkmoment (2) bestimmt. Das Lenkmoment kann dazu sowohl gemessen als auch berechnet werden.

Ein Fahrererkennungsmodul (1) überprüft, ob das vom Fahrer gegen den künstlichen Lenkanschlag aufgebrachte Lenkmoment einen definierten Schwellwert, vorzugsweise ca. 0,5 bis 3 Nm, insbesondere ca. 1 Nm, erreicht. Solange das vom Fahrer aufgebrachte Lenkmoment diesen Schwellwert überschreitet, kann der Einparkvorgang fortgesetzt werden. Sobald das Lenkmoment des Fahrers zu schwach wird, wird der Einparkvorgang durch Bremseneingriff (15) gestoppt oder abgebrochen. Außerdem kann der Fahrer durch ein weiteres Lenksignal, wie ein gegenseitig ansteigendes Moment oder eine Vibration im Lenkrad, darauf aufmerksam gemacht werden, weiter gegen den Lenkanschlag zu lenken.

Das beschriebene Verfahren wird gemäß einer weiteren Ausführung der Erfindung auch grundsätzlich mit einer geeigneten Fahrerhandmomenterkennung eingesetzt. Denn das zuvor beschriebene Aufbringen eines Momentes gegen einen der beiden Lenkanschläge stellt nur eine (einfache) Variante dar. Es wird weiter vorgesehen, dass

beispielsweise die Differenz aus einem Modell, welches das Moment eines Handmomentensensor berechnet, von einem tatsächlich gemessenen Handmoment subtrahiert wird. Als Ergebnis wird ein Fahrerhandmoment ermittelt, welche die Fahrerdetektion ermöglicht.

Die Geschwindigkeit des Fahrzeugs wird durch das Längsdynamiksteuermodul (3) beeinflusst. Der Fahrer bestimmt weiterhin über ein Pedal (Gaspedal oder Bremspedal) die maximale Geschwindigkeit. Dabei werden Bremse und Motormoment so aufeinander abgestimmt, dass die durch das Pedal vorgegebene Geschwindigkeit eingeregelt wird.

Es ist vorgesehen, dass der Fahrer durch die Stellung des Gaspedals die Fahrzeuggeschwindigkeit kontrolliert. Die Regelung bei einer Kontrolle durch Gaspedalstellung, als "Gaspedalsteuerung" bezeichnet, wird im folgenden beschrieben.

Ohne getretenes Gaspedal ist die gewünschte Fahrzeuggeschwindigkeit 0 Km/h, bei stark oder voll getretenem Gaspedal entspricht die gewünschte Fahrzeuggeschwindigkeit der maximalen Einparkgeschwindigkeit. Das Motormoment wird stärker, wenn die der Gaspedalstellung entsprechende gewünschte Geschwindigkeit größer als die gemessene Geschwindigkeit ist. Das Motormoment wird schwächer, wenn die gewünschte Geschwindigkeit unterhalb der gemessenen Geschwindigkeit liegt. Wird dieser Unterschied größer oder liegt die gewünschte Geschwindigkeit nahe 0 bzw. bei 0 Km/h, wird zusätzlich die Bremse aktiviert (15).

Es ist ebenso vorgesehen, dass der Fahrer die Stellung des Bremspedals zur Steuerung der Fahrzeuggeschwindigkeit einsetzt. Bei der Regelung durch Bremspedalstellung, der als "Bremspedalsteuerung" bezeichneten Strategie, entspricht die gewünschte Fahrzeuggeschwindigkeit ohne getretenes Bremspedal der aus gegebener Gangstellung und Leerlaufdrehzahl resultierenden Geschwindigkeit. Bei stark oder voll getretenem Bremspedal ist die gewünschte Fahrzeuggeschwindigkeit 0 Km/h.

Die Bremskraft wird stärker, wenn das Bremspedal stärker getreten wird und das Motormoment wird entsprechend der Differenz zwischen gemessener Geschwindigkeit und Sollgeschwindigkeit zurückgenommen. Damit im Bremspedal ausreichend Weg zur Kontrolle der Geschwindigkeit ohne oder bei geringer Bremskraft ist, ist es für bestimmte Anwendungen erforderlich, einen Bremspedalweg für die bestimmte Bremskraft neu zu ermitteln.

Es ist vorgesehen, dass das Fahrzeug auch in Abhängigkeit von der Position zu den erkannten Hindernissen eingebremst wird. Dies schließt das Stoppen am Ende der Parklücke sowie das Bremsen bei Verlassen der geplanten Trajektorie (Bahnverlauf) ein.

Optional kann das Fahrzeug in Abhängigkeit von der Fahrererkennung eingebremst werden. Das Fahrzeug kann ebenfalls eingebremst werden, sobald das Fahrermoment einen Schwellwert, vorzugsweise 3 bis 10 Nm, insbesondere ca. 6 Nm, überschritten hat. In diesem Fall wird das Fahrzeug gestoppt, bis das korrekte Lenkmoment wieder gegeben ist. Das unbeabsichtigte Verlassen der vorgegebenen Trajektorie wird so erschwert oder verhindert.

Die Funktion der Einparkhilfe wird beim Erreichen der korrekten Parkposition beendet. Daneben gibt es weitere Abbruchkriterien.

Falls der Fahrer wegen mangelndem Druck gegen den künstlichen Lenkanschlag automatisch eingebremst wurde und er über einen definierten Zeitraum dennoch ohne Lenkwinkeländerung eine Beschleunigungsanforderung durch Treten des Gaspedals vorgibt, wird die Funktion der Einparkhilfe abgebrochen.

Der Einparkvorgang wird auch abgebrochen, wenn das maximale Moment des künstlichen Lenkanschlags überschritten worden ist und der Wagen zum Stillstand gekommen ist.

Parallel zur haptischen Rückmeldung am Lenkrad und den automatischen Bremseingriffen können dem Fahrer über bestehende oder zusätzliche Meldeeinrichtungen Handlungsanweisungen gegeben werden.

Dem Fahrer wird durch diese Maßnahmen geholfen, das Fahrzeug einzuparken. Er behält gleichzeitig die Verantwortung, den Einparkvorgang zu überwachen und ihn falls notwendig, abubrechen.

Besonderer Vorteil dieses Einparkhilfe ist es, dass es bei Kompaktwagen mit elektrischer Servolenkung und vorzugsweise mit einem elektronischen Bremssystem mit autonomer Brems-Eingriffsmöglichkeit, wie Fahrdynamikregelung (ESP) oder Antriebsschlupfregelung (TCS), mit Fahrzeugkomponenten arbeitet, die bereits zur Erfüllung anderer Funktionen im Fahrzeug verbaut sind.

Bei Fahrzeugen mit hydraulischer Servolenkung kann das Verfahren ebenfalls angewendet werden, wenn die Servolenkung durch eine zusätzliche Einrichtung, wie z.B. einen Elektromotor in der Lenksäule, für externe Lenkmomentenanforderung erweitert wird. Das Verfahren kann in Teilen realisiert oder mit bekannten Verfahren kombiniert werden. Dazu zählen insbesondere die heute verwendeten optischen oder akustischen Hinweise.

Die Begrenzung des auf das Lenkrad aufgebrauchten Lenkmoments (Lenkunterstützungsmoments) nach der weiteren Ausführungsform der Erfindung ist in der Fig. 3 in einem Flussdiagramm genauer dargestellt.

Bei dieser besonderen Ausführungsform erfolgt eine Begrenzung des auf das Lenkrad aufgebrauchten Lenkmoments (Lenkunterstützungsmoments) in Abhängigkeit von der vom Fahrer aufgebrauchten Lenkleistung.

Im Grundsatz kann die Begrenzung des Lenkunterstützungsmomentes zur Lenkwinkelreglung für ein geführtes Fahren bzw. Folgen (Fahrerassistenz, bei der der Fahrer selbstständig lenkt und vorzugsweise durch Lenkansschlag geführt wird) oder aber ein automatisches Folgen einer Einparktrajektorie (Einparkbahn durch Ermittlung, Überwachung und Einregelung einer Sollposition und eines Sollgierwinkels) verwendet werden.

Für den Einparkvorgang ist hier vorgesehen, dass in Abhängigkeit von der Regeldifferenz zwischen Soll- und Istposition des Hinterachsmittelpunktes sowie aus der Regeldifferenz zwischen Soll- und Istgierwinkel des Fahrzeugs ein Lenkwinkelregler einen gewünschten Lenkwinkel berechnet.

Um den gewünschten Lenkwinkel einzuregeln, wird dieser anschließend mit dem Istlenkwinkel δ_{ist} verglichen, um in Abhängigkeit der sich ergebenden Regeldifferenz $\Delta\delta$ ein gewünschtes Lenkunterstützungsmoment von der Lenkung anzufordern.

Der Fahrer soll die erstellten künstlichen Lenkansschläge deutlich spüren, das aufgeschaltete Moment darf aber andererseits nicht unangenehm werden. Während bei einem stillstehendem oder einem sich langsam drehenden Lenkrad 8 Nm für einen Fahrer einen angenehmen Lenkansschlag darstellen, wirkt dieses Moment bei höherer Drehzahl des Lenkrades aufgrund einer stärkeren Lenkwinkeländerung unangenehm. Bei höheren Drehzahlen ist auch ein niedrigeres Moment leicht spürbar.

Aus diesem Grunde beschränkt der Regler das geforderte Moment in Abhängigkeit der vom Fahrer aufgebrauchten Lenkleistung W_{ist} 21.

Zur Ermittlung der Lenkleistung W_{ist} 21 wird der absolute Wert der im letzten Zeitschritt gemessene Änderung des Lenkwinkels $\frac{d\delta_{ist}}{dt}$ 22 mit einem im gleichen Zeitschritt durch einen Handmomentensensor gemessenen Fahrermoment M_F 23 in der Leistungsermittlungs-Einheit 29 multipliziert.

Die so errechnete Leistung W_{ist} 21 wird von einer definierten maximalen Lenkleistung W_{max} 24 in einer Begrenzungseinheit 30 subtrahiert.

Ist das Ergebnis positiv, so kann diese zu hohe Leistung W_x 25 wieder durch die Lenkwinkeländerung dividiert werden in einer Überschussmoment-Ermittlungseinheit 31.

Das damit errechnete überschüssige Moment M_{ueb} 26 kann in einer Verstärkungseinheit 32 mit einem Faktor versehen werden. Es wird dann in einer Subtraktionseinheit 33 von einem Wunschlenkmoment M_{gew} 27 subtrahiert.

So ergibt sich das resultierende, begrenzte Lenkunterstützungsmoment M_{ert} 28, das von der Lenkung angefordert wird.

Demnach weist das Verfahren zur Begrenzung des Unterstützungsmoments folgenden wesentliche Schritte auf:

- Bestimmung des Handmoments durch den Fahrer
- Bestimmung der Lenkraddrehgeschwindigkeit
- Verringerung des Unterstützungsmoments um so stärker, je größer die Lenkraddrehgeschwindigkeit ist

Das Verfahren kann in Teilen realisiert oder mit bekannten Verfahren kombiniert werden. Dazu zählen insbesondere neben den beschriebenen Verfahren auch die heute verwendeten optischen oder akustischen Hinweise.

Patentansprüche

1. Einparkhilfe für ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) und einem Lenkmomenten-Regelungsmodul, mittels welchem dem Lenkrad ein Lenkmoment aufprägbar ist, dadurch gekennzeichnet, dass die Einparkhilfe mit dem Lenkmomenten-Regelungsmodul zusammenwirkt und ein zusätzliches Lenkmoment auf das Lenkrad aufgebracht wird, mittels dem der Fahrer des Fahrzeugs bei einem Einparkvorgang unterstützt wird.
2. Einparkhilfe nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment mindestens einen künstlichen Lenkansschlag, vorzugsweise ein oder zwei Lenkansschläge, generiert.
3. Einparkhilfe nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrer durch das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment bei seiner Lenktätigkeit bei dem Einparkvorgang geführt wird.
4. Einparkhilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, dass in Abhängigkeit von einer vom Fahrer aufgebrachten Lenkleistung oder einer davon abhängigen Größe eine Begrenzung des auf das Lenkrad aufgebrachten Lenkmoments (Lenkunterstützungsmoments) erfolgt.

5. Einparkhilfe für ein Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad), dadurch gekennzeichnet, dass die Einparkhilfe Mittel zur Aufprägung zumindest eines Lenkanschlags, vorzugsweise von einem oder zwei Lenkanschlägen, aufweist, mittels denen der Fahrer bei seiner Lenktätigkeit bei dem Einparkvorgang geführt wird.
6. Lenkmomenten-Regelungsmodul für ein Fahrzeug mit einer Lenkung, insbesondere für eine Einparkhilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass lenkwinkelabhängig aufgebrachte Änderungen von Rückstellmomenten der Lenkung ermittelt werden, und dass unter Berücksichtigung der Änderungen der Rückstellmomente ein zusätzliches Lenkmoment (Lenkunterstützungsmoment) auf das Lenkrad aufgebracht wird, mittels dem der Fahrer des Fahrzeugs bei einem Einparkvorgang unterstützt wird.
7. Lenkmomenten-Regelungsmodul nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment mindestens einen künstlichen Lenkanschlag, vorzugsweise ein oder zwei Lenkanschläge, generiert und der Fahrer durch das zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment bei seiner Lenktätigkeit bei dem Einparkvorgang geführt wird.
8. Lenkmomenten-Regelungsmodul nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass das auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment (Lenkunterstützungsmoment) in Abhängigkeit von einer vom Fahrer aufgebrachten

Lenkleistung oder einer davon abhängigen Größe variabel einstellbar ist.

9. Lenkmomenten-Regelungsmodul nach einem der Anspruch 6 bis 8,
dadurch gekennzeichnet, dass bei einer schnelleren Lenkradbetätigung oder einer davon abhängigen Größe, d.h. einer größeren Lenkraddrehgeschwindigkeit, das Lenkunterstützungsmoment reduziert wird.
10. Verfahren zur Fahrer-Lenkunterstützung, insbesondere für eine Einparkhilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 5 oder ein Lenkmomenten-Regelungsmodul nach einem der Ansprüche 6 bis 9,
dadurch gekennzeichnet, dass das Verfahren einen Fahrer des Fahrzeugs bei einem Einparkvorgang unterstützt, mittels eines auf das Lenkrad aufgebrachtten Lenkmoments, wobei der Fahrer durch einen künstlichen Lenkansschlag geführt wird, und dass in Abhängigkeit von der vom Fahrer aufgebrachtten Lenkleistung oder einer davon abhängigen Größe das auf das Lenkrad aufgebrachte Lenkmoment (Lenkunterstützungsmoment) begrenzt wird.
11. Fahrererkennungsmodule für ein Fahrzeug, insbesondere für eine Einparkhilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 5 oder ein Lenkmomenten-Regelungsmodul nach einem der Ansprüche 6 bis 9 oder ein Verfahren zur Fahrer-Lenkunterstützung nach Anspruch 10,
dadurch gekennzeichnet, dass ein Fahrer des Fahrzeugs durch ein gemessenes Lenkmoment gegen mindestens einen künstlichen Lenkansschlag, vorzugsweise ein oder zwei Lenkansschläge, identifiziert wird, der mittels

eines zusätzlich auf das Lenkrad aufgebrauchten Lenkmoments generiert wird.

12. Fahrererkennungsmodul nach Anspruch 11, dadurch gekennzeichnet, dass der Fahrer durch einen gemessenen Lenkwinkel innerhalb eines ansteigenden Lenkmoments des künstlichen Lenkanschlags identifiziert wird.
13. Fahrererkennungsmodul nach Anspruch 11 oder 12, dadurch gekennzeichnet, dass eine für einen Lenkmomentenaktuator, insbesondere einen Elektromotor, benötigte Leistung ermittelt wird, und dass ein Fahrerlenkmoment auf Grundlage der benötigten Leistung des Lenkmomentenactuators ermittelt wird.
14. Längsdynamiksteuermodul für ein Fahrzeug, insbesondere für eine Einparkhilfe nach einem der Ansprüche 1 bis 5 oder ein Lenkmomenten-Regelungsmodul nach einem der Ansprüche 6 bis 9 oder ein Verfahren zur Fahrer-Lenkunterstützung nach Anspruch 10, dadurch gekennzeichnet, dass bei einem Einfahren in eine Parklücke die Geschwindigkeit des Fahrzeugs in Abhängigkeit von einer Stellung des Gaspedals durch automatische Bremseingriffe kontrolliert wird.
15. Längsdynamiksteuermodul nach Anspruch 14, dadurch gekennzeichnet, dass bei dem Einfahren in die Parklücke die Geschwindigkeit des Fahrzeugs in Abhängigkeit von einer Stellung eines Bremspedals durch zusätzliche Eingriffe in ein Motormoment eines Antriebsmotors des Fahrzeugs kontrolliert wird.

16. Längsdynamiksteuermodul nach Anspruch 14 oder 15, dadurch gekennzeichnet, dass bei dem Einfahren in die Parklücke die Geschwindigkeit in Abhängigkeit von einer Stellung eines Bremspedals durch zusätzliche Eingriffe in ein Motormoment eines Antriebsmotors des Fahrzeugs und einen automatischen Gangwechsel eines Fahrzeuggetriebes kontrolliert wird.
17. Längsdynamiksteuermodul nach einem der Ansprüche 14 bis 16, dadurch gekennzeichnet, dass das Ende einer Parklücke ermittelt wird, und dass bei einem Erreichen oder kurz vor dem Erreichen des Endes der Parklücke das Fahrzeug automatisch abgebremst wird.
18. Fahrzeug mit einer Fahrzeuglenkung mit einem Lenkhandrad (Lenkrad) und einem Lenkmomenten-Regelungsmodul und mit einer Einparkhilfe, dadurch gekennzeichnet, dass der Einparkhilfe ein Lenkmomenten-Regelungsmodul nach einem der Ansprüche 6 bis 9, ein Fahrererkennungsmodule nach einem der Ansprüche 11 bis 13 und ein Längsdynamiksteuermodul nach einem der Ansprüche 14 bis 17 zugeordnet ist.

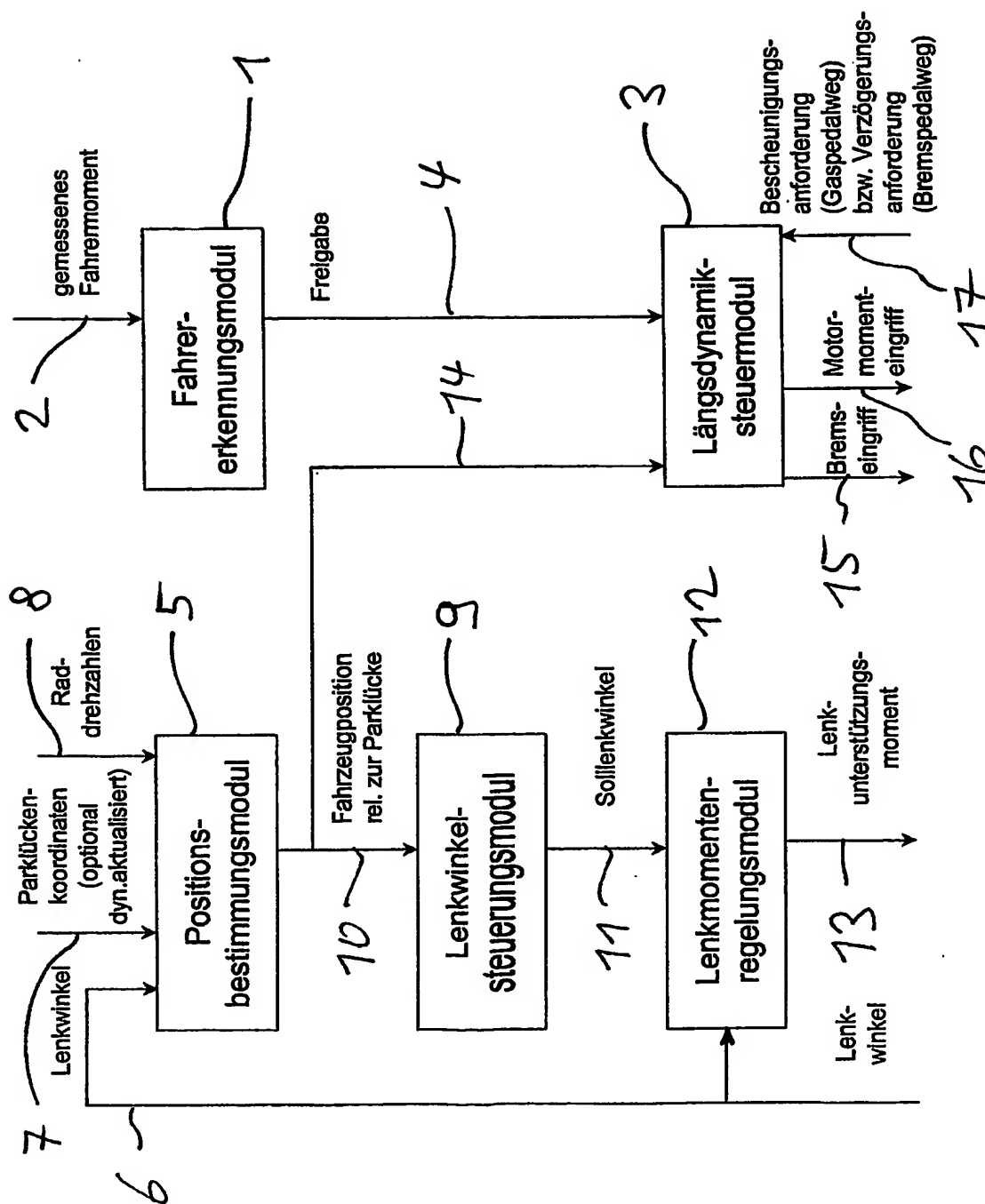
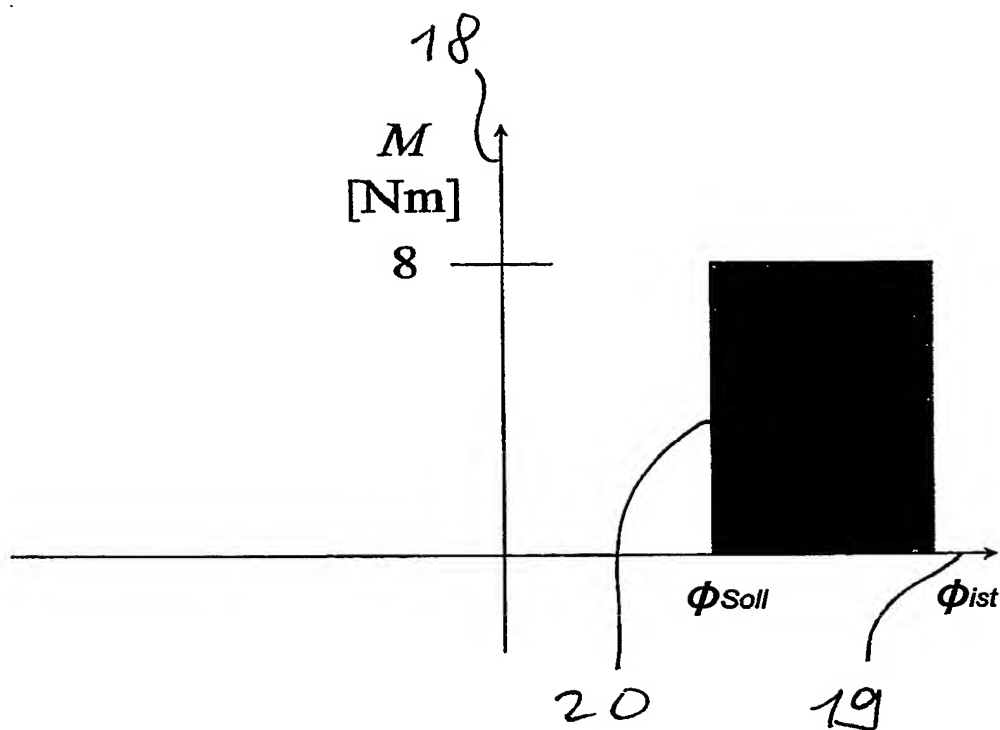


Fig. 1

**Fig. 2**

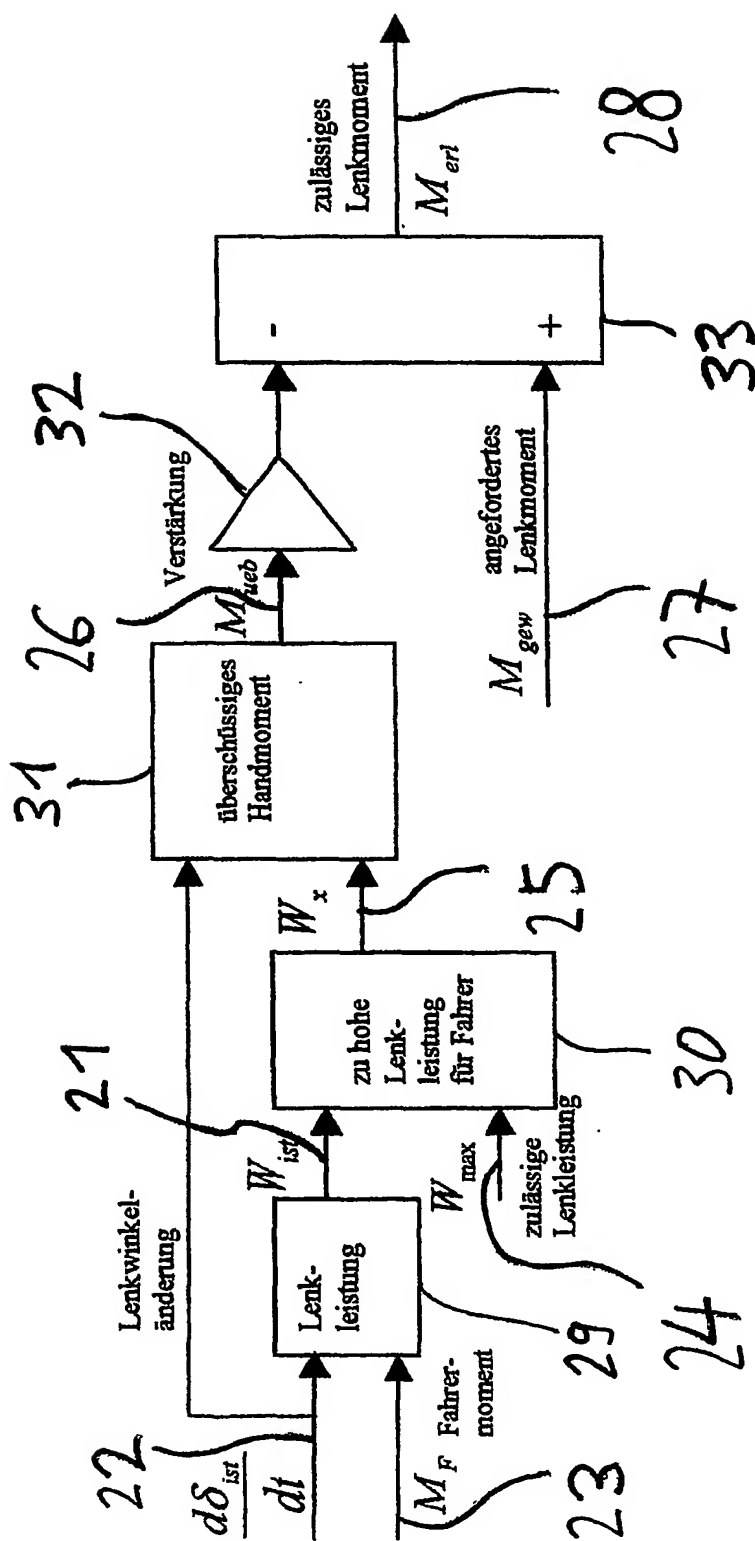


Fig. 3

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2004/053174

A. CLASSIFICATION OF SUBJECT MATTER
B62D15/02

According to International Patent Classification (IPC) or to both national Classification and IPC

B. FIELDS SEARCHED

Minimum documentation searched (Classification System followed by Classification Symbols)
B62D B60Q B60K

Documentation searched other than minimum documentation to the extent that such documents are included in the fields searched

Electronic data base consulted during the international search (name of data base and, where practical, search terms used)

EPO-Internal

C. DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT

Category *	Citation of document, with indication, where appropriate of the relevant passages	Relevant to Claim No
X	US 5 742 141 A (CZEKAJ ET AL) 21 April 1998 (1998-04-21)	1-3, 5, 10
A	column 1, line 50 - column 2, line 9 column 2, line 21 - column 4, line 54; Claims; figures 1,2	4
X	US 4 735 274 A (GOOD ET AL) 5 April 1988 (1988-04-05)	1-3, 5, 10
A	column 1, line 39 - column 2, line 28 column 2, line 42 - column 6, line 60; Claims; figures 1,2	4
A	DE 196 45 646 C1 (DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT, 70567 STUTTGART, DE) 12 February 1998 (1998-02-12) column 1 - column 5; Claims	6-9
	----- -/--	

☒ Further documents are listed in the continuation of box C

☒ Patent family members are listed in annex

* Special categories of cited documents

- 'A' document defining the general state of the art which is not considered to be of particular relevance
- 'E' earlier document but published on or after the international filing date
- 'L' document which may throw doubts on priority claim(s) or which is cited to establish the publication date of another citation or other special reason (as specified)
- 'O' document referring to an oral disclosure, use, exhibition or other means
- 'P' document published prior to the international filing date but later than the priority date claimed

- 'T' later document published after the international filing date or priority date and not in conflict with the application but cited to understand the principle or theory underlying the invention
- 'X' document of particular relevance, the claimed invention cannot be considered novel or cannot be considered to involve an inventive step when the document is taken alone
- 'Y' document of particular relevance, the claimed invention cannot be considered to involve an inventive step when the document is combined with one or more other such documents, such combination being obvious to a person skilled in the art
- '&' document member of the same patent family

Date of the actual completion of the international search

12 December 2005

Date of mailing of the international search report

23. 12. 2005

Name and mailing address of the ISA

European Patent Office, P B 5818 Patentlaan 2
NL - 2280 HV Rijswijk
Tel (+31-70) 340-2040, Tx 31 651 epo nl
Fax (+31-70) 340-3016

Authorized officer

Tiedemann, D

10

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International Application No
PCT/EP2004/053174

C.(Continuation) DOCUMENTS CONSIDERED TO BE RELEVANT		
Category *	Citation of document, with indication, where appropriate, of the relevant passages	Relevant to Claim No
A	DE 100 17 279 A1 (ROBERT BOSCH GMBH) 12 October 2000 (2000-10-12) column 2, line 13 - column 8, line 43; Claims; figures -----	11-13
A	US 4 931 930 A (SHYU ET AL) 5 June 1990 (1990-06-05) column 1, line 48 - column 2, line 2 column 2, line 22 - column 5, line 19 column 8, line 9 - column 9, line 18; Claims; figures 1-6,8 -----	14-17
A	DE 101 36 410 A1 (HONDA GIKEN KOGYO K.K., TOKIO/TOKYO) 21 February 2002 (2002-02-21) Paragraph 0001! - Paragraph '0198!; Claims; figures -----	18

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

International application No.
PCT/EP2004/053174

Box I Observations where certain claims were found unsearchable (Continuation of item 1 of first sheet)

This international search report has not been established in respect of certain claims under Article 17(2)(a) for the following reasons:

1. ☐ Claims Nos.:
because they relate to subject matter not required to be searched by this Authority, namely:

2. ☐ Claims Nos.:
because they relate to parts of the international application that do not comply with the prescribed requirements to such an extent that no meaningful international search can be carried out, specifically:

3. ☐ Claims Nos.:
because they are dependent claims and are not drafted in accordance with the second and third sentences of Rule 6.4(a).

Box II Observations where unity of invention is lacking (Continuation of item 2 of first sheet)

This International Searching Authority found multiple inventions in this international application, as follows:

SEE SUPPLEMENTAL SHEET

1. ☒ As all required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers all searchable claims.
2. ☐ As all searchable claims could be searched without effort justifying an additional fee, this Authority did not invite payment of any additional fee.
3. ☐ As only some of the required additional search fees were timely paid by the applicant, this international search report covers only those claims for which fees were paid, specifically claims Nos.:

4. ☐ No required additional search fees were timely paid by the applicant. Consequently, this international search report is restricted to the invention first mentioned in the claims; it is covered by claims Nos.:

Remark on Protest

- ☐ The additional search fees were accompanied by the applicant's protest.
☒ No protest accompanied the payment of additional search fees.

The International Searching Authority has found that the international application contains multiple (groups of) inventions, as follows:

1. Claims: 1-5, 10

Parking aid for a vehicle.

2. Claim: 6

Steering torque control module.

3. Claim: 11

Driver recognition module.

4. Claim: 14

Longitudinal dynamics control module.

5. Claim: 18

Vehicle with parking aid, steering torque control module, driver recognition module and longitudinal dynamics control module.

INTERNATIONAL SEARCH REPORT

Information on patent family members

International Application No
PCT/EP2004/053174

Patent document cited in search report		Publication date	Patent family member(s)	Publication date
US 5742141	A	21-04-1998	NONE	
US 4735274	A	05-04-1988	NONE	
DE 19645646	C1	12-02-1998	FR 2755418 A1	07-05-1998
			GB 2319007 A	13-05-1998
			IT 1295843 B1	28-05-1999
			JP 10138940 A	26-05-1998
			US 6173221 B1	09-01-2001
DE 10017279	A1	12-10-2000	WO 0062139 A2	19-10-2000
			EP 1103023 A2	30-05-2001
			JP 2002541577 T	03-12-2002
			US 6370471 B1	09-04-2002
US 4931930	A	05-06-1990	DE 3813083 A1	02-11-1989
			FR 2630075 A1	20-10-1989
DE 10136410	A1	21-02-2002	JP 2002036991 A	06-02-2002
			US 2002041239 A1	11-04-2002

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP2004/053174

A. KLASIFIZIERUNG DES ANMELDUNGSGEGENSTANDES B62D15/02		
Nach der Internationalen Patentklassifikation (IPK) oder nach der nationalen Klassifikation und der IPK		
B. RECHERCHIERTE GEBIETE		
Recherchierte Mindestprüfstoff (Klassifikationssystem und Klassifikationssymbol) B62D B60Q B60K		
Recherchierte aber nicht zum Mindestprüfstoff gehörende Veröffentlichungen, soweit diese unter die recherchierten Gebiete fallen		
Während der internationalen Recherche konsultierte elektronische Datenbank (Name der Datenbank und evtl. verwendete Suchbegriffe) EPO-Internal		
C. ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
X	US 5 742 141 A (CZEKAJ ET AL) 21. April 1998 (1998-04-21)	1-3, 5, 10
A	Spalte 1, Zeile 50 - Spalte 2, Zeile 9 Spalte 2, Zeile 21 - Spalte 4, Zeile 54; Ansprüche; Abbildungen 1,2 -----	4
X	US 4 735 274 A (GOOD ET AL) 5. April 1988 (1988-04-05)	1-3, 5, 10
A	Spalte 1, Zeile 39 - Spalte 2, Zeile 28 Spalte 2, Zeile 42 - Spalte 6, Zeile 60; Ansprüche; Abbildungen 1,2 -----	4
A	DE 196 45 646 C1 (DAIMLER-BENZ AKTIENGESELLSCHAFT, 70567 STUTTGART, DE) 12. Februar 1998 (1998-02-12) Spalte 1 - Spalte 5; Ansprüche -----	6-9
-/-		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <input checked="" type="checkbox"/> Weitere Veröffentlichungen sind der Fortsetzung von Feld C zu entnehmen <input checked="" type="checkbox"/> Siehe Anhang Patentfamilie </div>		
<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 45%;"> <p>* Besondere Kategorien von angegebenen Veröffentlichungen</p> <p>'A' Veröffentlichung, die den allgemeinen Stand der Technik definiert, aber nicht als besonders bedeutsam anzusehen ist</p> <p>'E' älteres Dokument, das jedoch erst am oder nach dem internationalen Anmeldedatum veröffentlicht worden ist</p> <p>'L' Veröffentlichung, die geeignet ist, einen Prioritätsanspruch zweifelhaft erscheinen zu lassen, oder durch die das Veröffentlichungsdatum einer anderen im Recherche nicht genannten Veröffentlichung belegt werden soll oder die aus einem anderen besonderen Grund angegeben ist (wie ausgeführt)</p> <p>'O' Veröffentlichung, die sich auf eine mündliche Offenbarung, eine Benutzung, eine Ausstellung oder andere Maßnahmen bezieht</p> <p>'P' Veröffentlichung, die vor dem internationalen Anmeldedatum, aber nach dem beanspruchten Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist</p> </div> <div style="width: 50%;"> <p>'T' Spätere Veröffentlichung, die nach dem internationalen Anmeldedatum oder dem Prioritätsdatum veröffentlicht worden ist und mit der Anmeldung nicht kollidiert, sondern nur zum Verständnis des der Erfindung zugrundeliegenden Prinzips oder der ihr zugrundeliegenden Theorie angegeben ist</p> <p>'X' Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann allein aufgrund dieser Veröffentlichung nicht als neu oder auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden</p> <p>'Y' Veröffentlichung von besonderer Bedeutung, die beanspruchte Erfindung kann nicht als auf erfinderischer Tätigkeit beruhend betrachtet werden, wenn die Veröffentlichung mit einer oder mehreren anderen Veröffentlichungen dieser Kategorie in Verbindung gebracht wird und diese Verbindung für einen Fachmann naheliegend ist</p> <p>'Z' Veröffentlichung die Mitglied derselben Patentfamilie ist</p> </div> </div>		
Datum des Abschlusses der internationalen Recherche		Abschließdatum des internationalen Recherchenberichts
12. Dezember 2005		23. 12 2005
Name und Postanschrift der internationalen Recherchenbehörde		Bevollmächtigter Bediensteter
Europäisches Patentamt, P B 5818 Patentaan 2 NL - 2280 HV RI/SWIJK Tel (+31-70) 340-2040, Tx 31 651 cpo nl, Fax (+31-70) 340-3016		Tiedemann, D

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/053174

C.(Fortsetzung) ALS WESENTLICH ANGESEHENE UNTERLAGEN		
Kategorie*	Bezeichnung der Veröffentlichung, soweit erforderlich unter Angabe der in Betracht kommenden Teile	Betr. Anspruch Nr.
A	DE 100 17 279 A1 (ROBERT BOSCH GMBH) 12. Oktober 2000 (2000-10-12) Spalte 2, Zeile 13 - Spalte 8, Zeile 43; Ansprüche; Abbildungen -----	11-13
A	US 4 931 930 A (SHYU ET AL) 5. Juni 1990 (1990-06-05) Spalte 1, Zeile 48 - Spalte 2, Zeile 2 Spalte 2, Zeile 22 - Spalte 5, Zeile 19 Spalte 8, Zeile 9 - Spalte 9, Zeile 18; Ansprüche; Abbildungen 1-6,8 -----	14-17
A	DE 101 36 410 A1 (HONDA GIKEN KOGYO K.K., TOKIO/TOKYO) 21. Februar 2002 (2002-02-21) Absatz '0001! - Absatz '0198!; Ansprüche; Abbildungen -----	18

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Internationales Aktenzeichen
PCT/EP2004/053174

Feld II Bemerkungen zu den Ansprüchen die sich als nicht recherchierbar erwiesen haben (Fortsetzung von Punkt 2 auf Blatt 1)

Gemäß Artikel 17(2)a) wurde aus folgenden Gründen für bestimmte Ansprüche kein Recherchenbericht erstellt

- 1 ☐ Ansprüche Nr. weil sie sich auf Gegenstände beziehen, zu deren Recherche die Behörde nicht verpflichtet ist, nämlich

- 2 ☐ I Ansprüche Nr. weil sie sich auf Teile der internationalen Anmeldung beziehen, die den vorgeschriebenen Anforderungen so wenig entsprechen, daß eine sinnvolle internationale Recherche nicht durchgeführt werden kann nämlich

- 3 ☐ I Ansprüche Nr. weil es sich dabei um abhängige Ansprüche handelt, die nicht entsprechend Satz 2 und 3 der Regel 6.4 a) abgefaßt sind

Feld III Bemerkungen bei mangelnder Einheitlichkeit der Erfindung (Fortsetzung von Punkt 3 auf Blatt 1)

Die internationale Recherchenbehörde hat festgestellt, daß diese internationale Anmeldung mehrere Erfindungen enthält

siehe Zusatzblatt

- 1 ☒ Da der Anmelder alle erforderlichen zusätzlichen Recherchegebühren rechtzeitig entrichtet hat erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht auf alle recherchierbaren Ansprüche

- 2 ☐ Da für alle recherchierbaren Ansprüche die Recherche ohne einen Arbeitsaufwand durchgeführt werden konnte, der eine zusätzliche Recherchegebühr gerechtfertigt hätte, hat die Behörde nicht zur Zahlung einer solchen Gebühr aufgefordert

- 3 ☐ I Da der Anmelder nur einige der erforderlichen zusätzlichen Recherchegebühren rechtzeitig entrichtet hat, erstreckt sich dieser internationale Recherchenbericht nur auf die Ansprüche für die Gebühren entrichtet worden sind, nämlich auf die Ansprüche Nr.

- 4 ☐ Der Anmelder hat die erforderlichen zusätzlichen Recherchegebühren nicht rechtzeitig entrichtet. Der internationale Recherchenbericht beschränkt sich daher auf die in den Ansprüchen zuerst erwähnte Erfindung diese ist in folgenden Ansprüchen enthalten

Bemerkungen hinsichtlich eines Widerspruchs

- ☐ Die zusätzlichen Gebühren wurden vom Anmelder unter Widerspruch gezahlt
- ☒ Die Zahlung zusätzlicher Recherchegebühren erfolgte ohne Widerspruch

WEITERE ANGABEN

PCT/ISA/ 210

Die internationale Recherchenbehörde hat festgestellt, dass diese internationale Anmeldung mehrere (Gruppen von) Erfindungen enthält, nämlich:

1. Ansprüche: 1-5,10

Einparkhilfe für ein Fahrzeug

2. Anspruch: 6

Lenkmomenten-Regelungsmodul

3. Anspruch: 11

Fahrererkennungsmodul

4. Anspruch: 14

Längsdynamiksteuermodul

5. Anspruch: 18

Fahrzeug mit Einparkhilfe, Lenkmomenten-Regelungsmodul,
Fahrererkennungsmodul und Längsdynamikmodul

INTERNATIONALER RECHERCHENBERICHT

Angaben zu Veröffentlichungen die zur selben Patentfamilie gehören

Internationales Aktenzeichen

PCT/EP2004/053174

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5742141	A	21-04-1998	KEINE
US 4735274	A	05-04-1988	KEINE
DE 19645646	C1	12-02-1998	FR 2755418 A1 07-05-1998 GB 2319007 A 13-05-1998 IT 1295843 B1 28-05-1999 JP 10138940 A 26-05-1998 US 6173221 B1 09-01-2001
DE 10017279	A1	12-10-2000	WO 0062139 A2 19-10-2000 EP 1103023 A2 30-05-2001 JP 2002541577 T 03-12-2002 US 6370471 B1 09-04-2002
US 4931930	A	05-06-1990	DE 3813083 A1 02-11-1989 FR 2630075 A1 20-10-1989
DE 10136410	A1	21-02-2002	JP 2002036991 A 06-02-2002 US 2002041239 A1 11-04-2002